

au PCEU ont demandé que ces programmes soient intégrés de manière à ne délivrer qu'une carte pour les deux pays utilisable à tous les postes, au lieu de cartes ne pouvant servir que dans un sens, à certains postes et à certaines heures. Les participants au PCEU estimaient aussi que ces dernières ne sont pas intéressantes pour les usagers s'ils ne peuvent les utiliser 24 heures sur 24 et surtout s'ils doivent acquitter des frais pour les obtenir. Ils ont invité les organismes chargés des inspections à encourager vivement les frontaliers à utiliser ces programmes.

Il a aussi été question, à toutes les réunions du PCEU, d'en faire le plus possible ailleurs qu'à la frontière même, autrement dit d'adopter une approche de frontière en profondeur, comme ont dit certains. Beaucoup d'intervenants frontaliers et de représentants d'organismes publics canadiens ont manifesté le désir que les entreprises qui traversent souvent la frontière procèdent à un prédédouanement de leurs marchandises. Ils ont fait observer que 100 importateurs représentent à eux seuls 40 p. 100 du commerce transfrontalier. Tout système qui pourrait accélérer le passage des produits ne serait-ce que de ces entreprises permettrait de réduire considérablement les attentes à la frontière.

Certains intervenants ont parlé du Centre de Traitement des Véhicules utilitaires (CTVU) de Fort Erie, Ontario – aire de transit où les camionneurs rassemblent, avant d'arriver à la frontière, les papiers nécessaires pour passer les douanes américaines – et manifesté l'espoir qu'il pourrait devenir un centre de prédédouanement à la frontière terrestre. Des représentants américains ont fait rappelé les participants PCEU que le programme de prédédouanement appliqué par les inspecteurs américains dans certains aéroports canadiens,